SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 10 y 52 minutos.)

- La Comisión de Hacienda en el día de hoy tiene a consideración la Carpeta N° 1042/03, relativa al suministro de gas, gas natural, gas líquido y supergás como combustible para vehículos automotores y su tributación.

Recibimos, para tratar este tema, a las autoridades de la empresa Gaseba Uruguay S.A., a representantes de la Cámara Uruguaya del Gas Natural Vehicular Comprimido y, por último, de la Mesa Nacional del Gas Vehicular.

Los señores Senadores saben que hay solicitudes de audiencia pendientes que la Mesa tratará de ir ordenando en las próximas sesiones. Naturalmente si los señores Senadores entienden que alguna de estas audiencias tiene prioridad, la Mesa solicita que se lo hagan saber.

Luego de estas aclaraciones, le damos la bienvenida a los representantes de Gaseba Uruguay S.A., a quienes les cedemos el uso de la palabra.

SEÑOR SACLIER.- Antes que nada les damos las gracias por ser recibidos en el día de hoy, ocasión en que vamos a hacer una presentación relativa al gas natural comprimido.

Además, aprovecho -algunos señores Senadores ya lo saben- para decirles que hoy, después de cinco años, es el último día como responsable de la empresa Gaseba Uruguay, ya que regreso a mi país, Francia. También tengo el agrado de presentarles a quien será mi sucesor -que no está habilitado a hablar hasta mañana- y continuará mi misión.

Sobre el tema del GNC se ha hablado ampliamente.

Lo que diré en forma muy general -después, si el señor Presidente lo permite, le cederé el uso de la palabra al contador Jorge Borges- es que se trata de un producto que podría permitir el cambio de la matriz energética, lo que hará posible, de un modo sustentable, difundir un producto ecológico. Más que nada, es un producto que por su componente precio puede tener una inserción en el transporte vehicular. Después nos referiremos a un tema que en mi concepto fue ampliamente discutido, y es el temor que genera este producto en la recaudación.

En nuestras distintas charlas hemos dicho que este producto ha tenido una tasa de captación muy baja en los países que conocemos, como es el caso de la Argentina y el Brasil. En Argentina, la difusión del gas natural comprimido empezó en 1985; estamos a casi diecinueve años y hay menos de 1:100.000 coches en este momento que funcionan con ese producto, es decir que la tasa de penetración por año es de alrededor del 0.5 %. Otro ejemplo dentro de los países vecinos, es el de Brasil, en donde el gas natural llegó hace poco y la tasa de penetración es del entorno del 0.5 % - 0.6 %.

Esto significa que se trata de un producto que, como todos, tiene sus ventajas y desventajas. Una de sus desventajas es la necesidad de modificar el vehículo para instalar un equipo con un tanque en el baúl y un "kit". Ese tanque a veces molesta al usuario porque ocupa un lugar en el baúl y, además, tiene un costo que hace alrededor de dos años en la Argentina era de más de U$S 1.000; pero bajó y ahora se ubica entre U$S 700 y U$S 1.000. Quiere decir que hay un costo de conversión.

Estas son las razones que en todos estos años, tanto en la Argentina como en el Brasil y también en otros países, han limitado su desarrollo.

Por estas razones hay que hacer notar que, en el caso del Uruguay, no creo que se plantee una situación distinta en cuanto a su tasa de penetración. No veo que el Uruguay pase a ser campeón del mundo en la tasa de captación y tener un ritmo superior al de otros países.

Menciono todo esto para indicar que la incorporación de este nuevo producto no tiene el impacto que he podido leer en la prensa en distintas ocasiones, en donde se señala que con ello va a bajar la recaudación del Estado si se conserva la tributación del GNC con el IMESI al gas-oil.

En este sentido, hay algunas cifras que son interesantes. Hay 7.000 chapas de Montevideo que fueron devueltas a la Intendencia por el costo del combustible. Este es un elemento significativo que implica que hoy esos coches no se estén utilizando. El gas natural, por lo menos, aunque implicaría un IMESI menor que la nafta, permitiría un ingreso nuevo de recaudación.

Terminaría mi exposición mencionando otro elemento que para mí es muy importante, y que es la integración de Uruguay en la cadena del gas en todo el Cono Sur. Dentro de poco tiempo, solamente Uruguay quedará afuera del tema del gas natural comprimido, cuyo desarrollo veo muy difícil. También dentro de poco los chilenos y los argentinos tomarán la ruta del norte de Uruguay para ir a Brasil y no pasarán por este país porque no hay GNC. Creo que este es un elemento que hay que tomar en cuenta hoy. Al respecto, he comentado a algunos señores Senadores y Representantes que en los viajes que he hecho a la Argentina, a Buenos Aires, al bajarme en Aeroparque, veo remises que son a GNC. Les he preguntado cómo les va con esos coches, a lo que me han respondido que funcionan muy bien y que tienen un costo muy bajo para ellos. Al comentarles que soy el Gerente General de Gaseba Uruguay, me dicen que les gustaría venir a este país pero que no lo hacen por el costo de la nafta. Esto es algo que cada uno de ustedes puede constatar cuando viajen a Buenos Aires.

También creo que podría ser una posible fuente de captación de turismo para este país, que quiere ser "Uruguay Natural". Esto permitiría crear fuentes de trabajo y de recaudación a través del turismo.

Esto es lo que quería destacar en mi presentación y, si los señores Senadores no desean efectuar ninguna pregunta, cedería la palabra al señor Borges.

SEÑOR BORGES.- En primer lugar, voy a hablar de algunos elementos que quería enfatizar para después dar nuestra visión del tema económico que hay detrás de la recaudación que tendría lugar -o no- a través de los tributos del país.

Nos parece relevante la necesidad de incorporar el gas vehicular dentro del país y después veremos los conceptos que estarían detrás de los números, aunque sin entrar en ellos.

El primer elemento a considerar tiene que ver con dar una opción más al ciudadano y evaluar el valor intrínseco que hay cuando existen alternativas y posibilidades de elegir la energía que se va a utilizar. Esto es fundamental, como también lo es la posibilidad de ver al gas natural ingresando dentro de la matriz energética; pero con el gas natural vehicular se profundizaría ese cambio. Creo que se estaría eliminando bastante riesgo al diversificar las fuentes y las alternativas de las que va a disponer el país.

Otro elemento que deseo enfatizar es el costo, pero considerado junto con la eficiencia energética como elementos fundamentales para definir una política energética.

Hoy la kilocaloría -unidad de energía en que se lo mide- más barata que ingresa al país es la de gas natural y la diferencia es muy grande. Mirado macroeconómicamente, a valor de importación, puesto en nuestra frontera, lo más barato es el gas natural. A nivel mundial es sabido que no puede haber mayor eficiencia energética que aquella que se logra cuando la molécula conteniendo la energía -en el caso del gas natural- que sale de la fuente productora original llega al consumo final con su mismo poder energético. El gas natural sale de un pozo, llega acá, se consume y la energía que trae la molécula es exactamente la misma. Es diferente, por ejemplo, el caso del petróleo, en que la energía llega a una planta de refinación donde, durante el proceso de destilación, se pierde una cantidad importante de energía. Supongamos que se genera fuel-oil -con cierto costo de traslado, además- que se envía a una planta térmica donde, para convertirse en electricidad, existe otra pérdida de energía. También hay pérdida de energía en la transmisión, para calentar agua, así como otras pérdidas en procesos que se llevan a cabo en las industrias para su utilización final.

Por lo tanto, este es un elemento fundamental. Tenemos la energía más barata que, a su vez, no pierde su condición energética desde su fuente hasta su utilización.

Estos son los temas de eficiencia y costos que deben considerarse al decidir una política energética. Esto da un valor mayor a lo que expresé en el primer punto con respecto a la necesidad de pensar macroeconómicamente en la profundización del cambio de la matriz y la diversificación del riesgo.

Otro elemento que ya definió Alain Saclier se refiere a no quedar relegados en la región, es decir, no quedar fuera del mercado turístico compuesto por 1:300.000 vehículos ya convertidos a gas natural comprimido y con un parque de autobuses que progresivamente empieza a convertirse en los países limítrofes.

Quiero destacar esto porque puede parecer algo dicho al pasar, pero si uno estima el potencial turístico que está siendo desviado del país, concluye que se trata de un aspecto realmente importante. En general, los tenedores de vehículos pertenecen en promedio a la clase media y media alta de la Argentina, que en el pasado han sido turistas que vinieron a Uruguay, pero que han dejado de serlo principalmente por el costo energético que les significa. Los he escuchado varias veces decir que prefieren ir a San Bernardo o a Mar del Plata porque el traslado les cuesta muy poco y después, en esos lugares, se desplazan de un lado a otro sin preocuparse, mientras que cuando vienen a Uruguay, si bien se les facilita llegar, después se ven un poco restringidos en la movilización porque notan que pagan carísimo cada kilómetro de viaje.

En consecuencia, estos factores relativizan cualquier cifra que se maneje de pérdida de recaudación, etcétera, porque en general los servicios turísticos -salvo la adquisición de productos importados- significan valor agregado y se traducen en salarios, rentas y muchos eslabones más de la cadena de actividades que dinamizan la economía del país.

También quiero señalar que la llamada Ruta Azul, que parte de Santiago de Chile y llega al norte de Río de Janeiro, está siendo propiciada por las Cámaras del Gas Natural Vehicular -las del GNC en Argentina y Brasil- por medio de folletos instructivos de rutas para viajar utilizando gas natural comprimido en los vehículos. Uruguay está perdiendo este corredor turístico de a poco, lo que es una lástima porque resta posibilidades al sector del país que, como decíamos es un gran dinamizador de la economía.

Otro elemento a enfatizar y que tiene que ver con los elementos de impacto ambiental y la salud, es la baja contaminación que produce este combustible frente a las diferentes alternativas. Estamos hablando de un cambio radical en las emisiones que tiene un producto con relación al otro, sobre todo, comparado con el gas-oil. Uruguay ha invertido muchísimo en una marca que es "Uruguay Natural" y por lo menos nosotros tenemos una percepción muy fuerte de la misma -no sabemos cómo será el impacto desde el exterior- que ya tiene años de trabajo y de esfuerzos para imponerse. Los que estamos acá no nos damos cuenta, pero la gente que viene al país nos ha hecho sentir que hay un contrasentido básico cuando el turista que tiene el concepto de Uruguay Natural sale de Buquebus, luego toma un taxi y se encuentra con que es gasolero y no a GNC como en su país. Entonces, el turista se pregunta cómo Uruguay Natural puede utilizar ese elemento contaminante. Reitero que nosotros no nos damos cuenta, pero sobre todo el argentino, que está acostumbrado al GNC, siente que hay un choque entre lo que se publicita y el concepto que tiene del país y lo que sucede en la práctica. Todos queremos ver a Uruguay como un país natural y creemos que la marca es válida, por lo que consideramos que esto debe cambiarse. El argentino es muy consciente de que hace 10 o 15 años -nosotros también lo podemos recordar- tenía una nube de contaminación sobre Buenos Aires y que ahora, si bien la ciudad ha seguido creciendo, sobre todo en el centro se nota una limpieza de aire muy superior a la de antes. La atmósfera es ahora mucho más respirable debido a que todo el servicio público de transporte, los remises y taxis, se brindan sobre la base del GNC.

Creo también que por tener la idea de que estamos ubicados en una ciudad frente al mar, no nos damos cuenta que la polución es cada vez mayor.

Tal vez no asociamos problemas puntuales como el de la plombemia en la sangre, pero debemos saber -sin hablar de cuál es el origen real- que tenemos un problema ambiental en Montevideo, que la introducción del GNC va a ser lenta, que estos cambios

llevarán su tiempo y que cuanto más demoremos peor será para la ciudad. Quiere decir que hay premura por tomar en cuenta estos elementos.

Por otra parte, como decía anteriormente, se han hecho estudios. Por ejemplo, la Mesa Nacional del Gas Vehicular ha realizado estimaciones de diversa naturaleza. Se trata de un órgano polifacético integrado con diferentes vertientes, con distintos intereses, pero que sin embargo ha logrado una coincidencia en ciertas estimaciones contando, además, con el apoyo de algunos economistas. En general, esas cifras difieren de las resultantes de los estudios oficiales que si bien no conocemos, suponemos que cuando se dan datos a la prensa se hace sobre la base de ciertos análisis. Los resultados obtenidos por la Mesa Nacional del Gas Vehicular indicarían que, en lo que tiene que ver con la recaudación tributaria, en los primeros años habría un beneficio para el Estado por la introducción del gas natural vehicular y que al cabo de varios años comenzaría a haber un perjuicio realmente moderado, que lo estiman en U$S 7:000.000 acumulados en algo más de un decenio. Los números que se están manejando no valoran todo los elementos que mencionamos, como, por ejemplo, el vinculado con la libertad de opción, con el menor gasto de divisas que tendría el país en importación de energía o con cuántos efectos se dan a través de esta pérdida de eficiencia energética. Cuando hablamos que una quilocaloría entra en petróleo, debemos saber que esa pérdida de eficiencia está asociada a emisiones y contaminantes que van mucho más allá de la de los vehículos en el uso final. Quiere decir que hay todo un proceso que tiene que ver con elementos que no están siendo considerados en ese estudio. A mi juicio, un argumento totalmente contundente que rebate cualquier cifra es el relativo a que no se tienen en cuenta los ingresos por turismo, más allá de que en principio un componente de ellos sólo sea de recaudación impositiva; el beneficio neto para el país es indudable. Tampoco se considera si tiene un valor la marca "Uruguay, país natural", y si se debe mantener ese concepto.

En definitiva, cabe preguntarse cómo superar esta situación de estancamiento que ha hecho que el producto no esté disponible para la ciudadanía. Si este convencimiento surgido de estos elementos y de los números estuviera en las autoridades, creo que difícilmente el producto no estuviera ya a la venta. Sin embargo, esta demora se debe a la no consideración de estos elementos y a ciertos miedos que se han inculcado, como si el hecho de que saliera un decreto hiciera que de un día para el otro el país se fuera a derrumbar por el gravísimo problema que sufriría la petrolera estatal. Quien percibe cómo van a ser estos procesos sabe que la realidad estará muy lejos de eso y que tal vez indique todo lo contrario. Las cifras que manejaba el señor Saclier sobre penetración marcan que, como mucho, el 10% del parque automotor estaría convertido en 20 años. Siendo un país en el que no existe una cultura de gas como en la Argentina, no cabría pensar que fuéramos a un ritmo superior. Personalmente entiendo que no existe esa posibilidad y que ese escenario tremendista es al revés y no tiene justificación.

A su vez, pensamos que ante cualquier efecto adverso que se pudiera dar frente al ingreso del producto -de percibirse, ello será dentro de cinco, seis o siete años- sobre la marcha existirán elementos, no para cerrar cada vez más el país y sus posibilidades de inversión para los ciudadanos -que es lo que en definitiva estamos haciendo- sino para poder enfrentar esa situación de una forma racional y lógica. Indudablemente, lo que se requiere para poner esto en marcha es la aprobación de normas técnicas, del tributo y del precio al público, si la intención que se tiene es la de regular su precio.

Entendemos que en este momento, con el marco legal existente, este punto se resolvería solamente por la vía administrativa sin necesidad de la aprobación de nuevas normas legales. Este es un primer punto. Luego, tendrán que venir los inversionistas, quienes harán las inversiones en las estaciones para poder distribuir el producto, con lo cual se comenzará a dinamizar el mercado de la conversión. Estimamos que el proceso de habilitación, que comprende desde la aprobación de las normas hasta que se realicen los trámites correspondientes, insumirá de tres a cuatro meses.

SEÑOR NÚÑEZ.- Quisiera que nuestros visitantes se abocaran específicamente al tratamiento del proyecto de ley sobre tributación que tenemos a consideración en la Comisión. En este sentido, me gustaría saber cómo afecta el precio, con el impuesto que estamos discutiendo, en el tema de la instalación o del cambio de la matriz energética.

SEÑOR BORGES.- En realidad comencé a enfatizar otros elementos que hacen a los valores que hay que agregar en la consideración de esta iniciativa, pero a continuación me iba a referir al hecho de si el aspecto impositivo afecta o no la captación.

Pensamos -y voy a omitir alguna parte de mi exposición- que tal como fue definida la ley que fue votada en febrero del año pasado, las actuales reglas permiten que el producto comience a desarrollarse. ¿Por qué? Porque significa una diferencia relativamente importante comparada con el valor de la nafta, que hace que los vehículos que circulan poco, puedan recuperar su inversión en un plazo razonable. A su vez, de esta manera se estaría creando una pequeña diferencia con el gas-oil que permite -sobre todo, en el uso del servicio público de transporte- que los taxímetros, los remises y los ómnibus -dada la cantidad de kilómetros que recorren- puedan recuperar razonablemente la inversión realizada. Es por esa razón que creemos que esta regla es válida.

El marco en el que quedarían los precios -según el proyecto de ley que fue oportunamente enviado días antes de Semana Santa de este año- inviabiliza totalmente cualquier posibilidad de inversión. Esto sería como elaborar un decreto en el que se dijera: "Se prohíbe el GNC en el país." No es racional pensar que un precio muy superior al gas-oil va a inviabilizar el principal efecto que tiene que lograr el país -como lo ha hecho Argentina en sus ciudades- que es el de hacer que el servicio público sea a gas natural, más económico y, a la vez y fundamentalmente, mucho menos polucionante que lo que es hoy la ciudad a causa del gas-oil. En otras palabras: tenemos una norma que permite y otra, posible, que decreta su desaparición del panorama.

Por supuesto que se nos ha preguntado: "¿Qué les parece a ustedes esta propuesta, o la otra de partir a la mitad, o aplicar la mitad del IMESI, etcétera? Creo que si por ejemplo el IMESI fuera la mitad, tal vez habría alguna conversión de vehículos a nafta a GNC pero, definitivamente, no existiría tal posibilidad para los vehículos a gas-oil.

En realidad, creemos que si llega a haber un precio general al público que es inviable frente al gas-oil, tendría que existir razonablemente alguna norma que permita que determinados sectores o gremios de usuarios de vehículos que hoy funcionan a gas-oil, puedan acceder al GNC bajo otras medidas. Me refiero a estaciones dedicadas a esos efectos con garantías, es decir, a la vista del público pero en predios cercados, donde los taxis pudieran recibir el GNC de su gremial, en estaciones propias, y, por ejemplo, CUTCSA -o sea una línea de autobuses- también pudiera tener ese tipo de servicio. Esto habría que instrumentarlo de alguna manera. En general veo que hay una idea de no entrar en estos temas, pero creo que si se recorre el camino del medio, del cuarto o de los tres cuartos, necesariamente deberá terminarse en eso para dar a la ciudad la posibilidad de disminuir la incidencia del gas-oil sobre el ambiente.

Creo que también en ese caso se podría crear un sistema para que los turistas pudieran acceder al GNC a un valor razonable, porque con un valor intermedio tampoco los vamos a traer y será muy atractivo -mas aún en este momento- quedarse circulando en Argentina.

Por otro lado, habría que habilitar la posibilidad de que flotas del Estado como las del Correo, las ambulancias y patrulleros pudieran hacer uso de esta energía, ya que sería muy ventajoso. Es una alternativa: o se mantiene la regla actual y se prohíbe, o en un camino medio arbitramos algún mecanismo para lograr una salida.

SEÑOR PRESIDENTE.- Pasamos ahora a escuchar las preguntas que los señores Senadores tengan que formular a los visitantes. Si hubiera inquietudes que requirieran la presencia de los representantes de GASEBA por más tiempo del que disponemos ahora -también debemos recibir a otras delegaciones- entonces los convocaríamos para otra oportunidad.

SEÑOR COURIEL.- Quería formular una pregunta.

Se parte de la base de que el gas natural tiene costos inferiores a otra fuente energética para automóviles. Si realmente es más barato, ¿por qué la captación es tan baja en los países donde hay gas natural?

SEÑOR SACLIER.- Como dije, es necesario hacer una inversión para modificar el vehículo. Hoy se pueden convertir los coches nafteros a GNC. El costo de esa inversión, en primer lugar, es de U$S 1.000 y, en segundo término -como sucede con todos los productos- es necesario almacenar el gas natural comprimido. Esta es una complicación para mucha gente porque son varios los vehículos que no permiten disponer de un tanque de un metro por 30 centímetros de diámetro, lo que limita mayormente el desarrollo del producto. Entonces, su costo y el hecho de que el tanque debe ir atrás, en el baúl -restringiendo la utilización del baúl- hace que muchas personas no utilicen su coche para convertirse a ese sistema.

SEÑOR COURIEL.- Entiendo las explicaciones dadas por el ingeniero Saclier en cuanto a la persona que va a convertir su auto a este sistema pero, ¿cómo es la captación en los autos nuevos? Formulo esta pregunta porque si el gas natural es más barato debería accederse a él en otro auto. Sin embargo, por lo que entendí, la tasa de captación es muy baja.

SEÑOR HERRERA.- En realidad, no se conocen coches nuevos fabricados con motores que funcionen a gas natural; siempre se necesita una conversión.

En realidad, creemos que si llega a haber un precio general al público que es inviable frente al gas-oil, tendría que existir razonablemente alguna norma que permita que determinados sectores o gremios de usuarios de vehículos que hoy funcionan a gas-oil, puedan acceder al GNC bajo otras medidas. Me refiero a estaciones dedicadas a esos efectos con garantías, es decir, a la vista del público pero en predios cercados, donde los taxis pudieran recibir el GNC de su gremial, en estaciones propias, y, por ejemplo, CUTCSA -o sea una línea de autobuses- también pudiera tener ese tipo de servicio. Esto habría que instrumentarlo de alguna manera. En general veo que hay una idea de no entrar en estos temas, pero creo que si se recorre el camino del medio, del cuarto o de los tres cuartos, necesariamente deberá terminarse en eso para dar a la ciudad la posibilidad de disminuir la incidencia del gas-oil sobre el ambiente.

Creo que también en ese caso se podría crear un sistema para que los turistas pudieran acceder al GNC a un valor razonable, porque con un valor intermedio tampoco los vamos a traer y será muy atractivo -mas aún en este momento- quedarse circulando en Argentina.

Por otro lado, habría que habilitar la posibilidad de que flotas del Estado como las del Correo, las ambulancias y patrulleros pudieran hacer uso de esta energía, ya que sería muy ventajoso. Es una alternativa: o se mantiene la regla actual y se prohíbe, o en un camino medio arbitramos algún mecanismo para lograr una salida.

SEÑOR PRESIDENTE.- Pasamos ahora a escuchar las preguntas que los señores Senadores tengan que formular a los visitantes. Si hubiera inquietudes que requirieran la presencia de los representantes de GASEBA por más tiempo del que disponemos ahora -también debemos recibir a otras delegaciones- entonces los convocaríamos para otra oportunidad.

SEÑOR COURIEL.- Quería formular una pregunta.

Se parte de la base de que el gas natural tiene costos inferiores a otra fuente energética para automóviles. Si realmente es más barato, ¿por qué la captación es tan baja en los países donde hay gas natural?

SEÑOR SACLIER.- Como dije, es necesario hacer una inversión para modificar el vehículo. Hoy se pueden convertir los coches nafteros a GNC. El costo de esa inversión, en primer lugar, es de U$S 1.000 y, en segundo término -como sucede con todos los productos- es necesario almacenar el gas natural comprimido. Esta es una complicación para mucha gente porque son varios los vehículos que no permiten disponer de un tanque de un metro por 30 centímetros de diámetro, lo que limita mayormente el desarrollo del producto. Entonces, su costo y el hecho de que el tanque debe ir atrás, en el baúl -restringiendo la utilización del baúl- hace que muchas personas no utilicen su coche para convertirse a ese sistema.

SEÑOR COURIEL.- Entiendo las explicaciones dadas por el ingeniero Saclier en cuanto a la persona que va a convertir su auto a este sistema pero, ¿cómo es la captación en los autos nuevos? Formulo esta pregunta porque si el gas natural es más barato debería accederse a él en otro auto. Sin embargo, por lo que entendí, la tasa de captación es muy baja.

SEÑOR HERRERA.- En realidad, no se conocen coches nuevos fabricados con motores que funcionen a gas natural; siempre se necesita una conversión.

SEÑOR BORGES.- Quiero señalar que se fabrican taxis y vehículos que funcionan directamente a gas natural. El tema es que los vehículos que vienen con motores a gas natural no permiten el uso de la dualidad como sí lo habilitan los de nafta convertidos. Creo que la gremial de taxis está considerando, por ejemplo, una oferta que vino a través de la Embajada de Corea en el sentido de que compraran, para ir haciendo el recambio y cuando fuera necesario, vehículos ya dedicados. Pero el inconveniente es que tendrían que circular siempre en lugares donde hay GNC. Básicamente, en Argentina no tendrían problemas, pero hoy traer esos vehículos al Uruguay, cuando no sabemos si se va a desarrollar todo esto en el interior, podría generar alguna dificultad.

SEÑOR COURIEL.- Igualmente, según tengo entendido, en Argentina no tienen un buen nivel de captación, pese a esa solución.

SEÑOR BORGES.- Diría que los taxis están totalmente convertidos y los ómnibus, casi todos lo están. Creo que casi no quedan taxis a gas-oil en toda Argentina. En Buenos Aires, creo que quedaba el 1% como saldo de vehículos de este tipo.

SEÑOR HERRERA.- La mayoría sigue teniendo motores convertidos, podríamos decir, binorma, que funcionan a nafta y a gas natural. Confieso que no sabía que se estaban fabricando motores exclusivamente a gas natural.

SEÑOR SACLIER.- Mercedes Benz en San Pablo tiene una línea dedicada para autobuses a gas natural.

Deseo hacer una precisión. El poder de ignición del gas natural, es decir, la temperatura necesaria para la ignición de este producto es de 570ª; con la nafta se precisa la mitad de grados. Todos los coches a GNC comienzan su arranque con nafta y, automáticamente, sin tocar la llave, pasan a GNC. No hay coches que arranquen inmediatamente con gas natural, salvo los que han sido modificados como los de la línea SIENA de FIAT. Se trata de una línea bipolar para permitir, no el arranque, sino que se pase a nafta en caso de no tener GNC. Me refiero a que un coche convertido a GNC, que antes era naftero, siempre va a comenzar su arranque con nafta y diez segundos después pasará a usar, automáticamente, el reservorio del gas natural.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Qué sucede con el gas-oil?

SEÑOR SACLIER.- En cuanto al gas-oil, podemos decir que eso existe hace cinco años en Italia. En ese caso, es un poco más complicado, porque se toca la inyección y la parte superior del motor. El costo es mayor y sale entre U$S 1.200 y U$S 1.500, pero creo que otros invitados, que ustedes recibirán después que nosotros nos retiremos de Sala, podrán explicar con más detalle todos estos aspectos.

Quiero decir algo sobre la posibilidad de consumo del GNC por los turistas. Entre Argentina y Brasil hay 1:400.000 vehículos que circulan a gas natural. Si tomamos un 1% de esa cifra, es decir, 14.000 vehículos y pensamos solamente en los 2.000 kilómetros que recorren los argentinos cuando vienen desde Buenos Aires a Punta del Este a pasear, vemos que les insume 200 litros de ese combustible. Teniendo en cuenta el precio al que sería vendido aquí en el Uruguay, o sea, $ 10.50, dividido por el valor del peso hoy, se generaría U$S 1:000.000 de consumo de gas natural, por encima del nivel cero que se tendría en caso de no existir GNC.

Este cálculo está a disposición de todos y es muy fácil. Lo que resulte de la multiplicación de 14.000 por 200 litros lo volvemos a multiplicar por 10.50 y, finalmente, el resultado se divide entre 27, lo que nos va a dar, justamente, U$S 1:000.0000 de consumo de gas por un porcentaje de turismo con una flota de turismo de 1:400.000 coches. Obviamente que después, toda esta gente va a comer, beber y quedarse en hoteles, cosa que hoy no sucede.

Esta cifra simplemente es a los efectos de realizar una comparación con lo expresado por el contador Borges en el sentido de que, al inicio, con la llegada del gas natural, va a haber ingresos porque se van a realizar inversiones y, después, al tiempo, se va a dar, efectivamente, una baja en la recaudación pero esto se puede compensar.

SEÑOR COURIEL.- Tengo entendido que en Brasil hay posibilidad de tener transporte de carga y transporte colectivo a gas-oil pero no automóviles para familias. Quiero saber cómo es en el caso del gas natural y si es lo mismo en el caso de Brasil con el gas-oil.

SEÑOR BORGES.- Por la cantidad de vehículos que se han convertido, doy por descontado que se habilitó para el mercado de los automotores particulares.

SEÑOR COURIEL.- Entonces, el gas natural llega.

SEÑOR BORGES.- Sí, señor Senador. En el transcurso de tres años estamos hablando de 300.000 vehículos y, como esta cifra va creciendo, supongo que no se han convertido 300.000 camiones. Por eso es que creo que está habilitado para el uso particular. Aclaro que sé la cifra de vehículos que están convertidos pero nada más en lo que respecta a Brasil.

SEÑOR HEBER.- Simplemente quería decir dos cosas.

En primer lugar, como quien habla llegó tarde tendré que leer la versión taquigráfica de lo que manifestó la delegación invitada aunque, en realidad, sé cuál es su posición.

En segundo término, quiero saber -porque no sé si fue preguntado y, por ende, contestado- si va a haber, por parte del Ente regulador, una regulación de todo esto que va a ser publicitado, de modo tal de generar todas las consultas públicas que, de alguna manera, se puedan ocasionar. Pregunto si ya han tenido alguna información o adelanto, o si están esperando la publicación. A nosotros nos interesa mucho que, por la vía de la reglamentación, se ayude a la difusión del tema del gas y no que, por el contrario, sea un freno.

SEÑOR BORGES.- Las normas técnicas, en especial, habían sido objeto de un tratamiento, a principios del año pasado, a nivel de la Dirección Nacional de Energía. Dicha Dirección había invitado a todos los actores, es decir, las Intendencias, los importadores de equipos, petroleras, distribuidoras, hasta ellos mismos, así como también otros organismos del Estado, quienes tuvieron la ocasión de participar del estudio de un documento realizado por un consultor, que recogió básicamente las normas de la Argentina, pero con agregados de otros países que complicaron un poco la cosa. Básicamente, ese conjunto de normas fueron vistas y buena parte de los actores elevaron informes con consideraciones y, fuera de algunos detalles técnicos sobre los que no puedo hablar porque no conozco la materia, nos preocupaban muchísimo los trámites que había para la habilitación de estaciones, que en un momento parecían dantescos por lo complicados y largos, cosa que no ha cambiado en la postura del Gobierno, por lo que va a llevar muchos meses de trámites para poder lograr la primera instalación de una estación.

Dios quiera me equivoque y lo que esté siendo puesto nuevamente en consideración de la ciudadanía sea algo que esté arreglado.

Cuando la URE se convirtió en la URSEA, la Dirección Nacional de Energía pasó, digamos, este paquete a aquella, y los técnicos de ambos -es decir, de la Dirección Nacional de Energía que habían trabajo en el tema y los de la URSEA- hicieron una lectura pormenorizada de toda la normativa, pero lo que no sabemos es si se introdujeron o no cambios. Después se dijo que a fines de

marzo se iba a poner todo el documento en audiencia pública virtual por Internet; esto se fue postergando, del 26 de junio a fines de julio y posteriormente se manejó como fecha el 23 de agosto. Sin embargo, ayer escuchamos la versión de que eso se produciría el 8 de agosto. Se decía que a los 90 días de esto -creo que van a ser 30 días- finalmente estarían siendo dictadas las normas técnicas que habilitarían la puesta en marcha del gas natural comprimido, siempre y cuando hubiera otras disposiciones que interpretaran los impuestos y el precio.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia de las autoridades de Gaseba Uruguay S.A. y la opinión que nos han dado.

(Se retiran de Sala las autoridades de la empresa Gaseba Uruguay S.A.)

SEÑOR PRESIDENTE.- Anunciamos a los señores Senadores que el señor Ministro de Economía y Finanzas nos ha remitido las normas de exoneración sobre fideicomiso para que podamos trabajar con este material.

(Ingresan a Sala los representantes de la Cámara Uruguaya del Gas Natural Vehicular Comprimido)

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Hacienda tiene el gusto de recibir a los representantes de la Cámara Uruguaya del Gas Natural Vehicular Comprimido y les pide disculpas por la tardanza en recibirlos.

Estamos tratando la Carpeta Nº 1042 sobre tributación del gas natural que será autorizada y puesta en funcionamiento en los próximos meses.

SEÑOR CERUZZI.- Señor Presidente y señores integrantes de la Comisión: es un honor para esta Cámara presentarse aquí en el día de hoy a los efectos de analizar la temática referida a la modificación del artículo 21 de la Ley Nº 16.452 del año 2002.

Me he tomado la libertad de analizar la presentación del Poder Ejecutivo al fundamentar la modificación del artículo. En la remisión que dicho Poder realiza el 8 de febrero de 2002 dice: "El Poder Ejecutivo tiene el honor de remitir a ese Alto Cuerpo el proyecto de ley adjunto conteniendo un conjunto de medidas que tienen como fundamento adecuar parte de la normativa tributaria a los requerimientos del Programa de Responsabilidad Fiscal para los próximos años."

En el primer capítulo -quiero recoger este argumento- agrega: "Si bien es indudable que el propósito fundamental del proyecto atiende a la finalidad de incrementar la recaudación, los instrumentos diseñados tratan de guardar un razonable equilibrio entre dicha finalidad y los demás objetivos de la actual política tributaria, que como es sabido apuntan a dotar al sistema de una mayor neutralidad en tanto ésta sea compatible con la observancia de los necesarios criterios de equidad entre los distintos sectores y agentes económicos".

¿Por qué hago esta reseña? Porque entiendo que el fundamento de la modificación continúa vigente hoy en día. Me refiero a que los supuestos fácticos que se tuvieron en cuenta en el momento de sancionar la norma no se han visto modificados por el transcurso del tiempo.

Uno de los fundamentos que se manejan con respecto a esta modificación y que ha llegado a nuestra Cámara involucra directamente a ANCAP en el tema.

Creo que el tema de ANCAP está subyacente en toda esta modificación y la presión que dicho tema genera amerita hacer alguna reflexión.

De acuerdo con la información que tenemos, ANCAP hizo una inversión de alrededor de U$S 64:000.000 para ingresar el gas natural al Uruguay. Más concretamente, invirtió U$S 30:000.000 en el gasoducto Cruz del Sur y el saldo en el litoral, en Entrerriano y Conecta. Pensamos que el país no está recuperando esta importante inversión que fue pensada para bajar los costos de energía y mejorar -tal como se manifestó- el bienestar de la población.

Tenemos conocimiento de que se han puesto bajo tierra -usemos la palabra "enterrado", porque es así- caños por decenas de millones de dólares, inversión de la cual el ente estatal debe sacar provecho vendiendo gas. Precisamente, una de las formas de venta es para uso vehicular. Si a esta inversión le sumamos que el país paga U$S 3:000.000 anuales solamente al gasoducto Cruz del Sur por la capacidad de transporte de un millón y medio de millones de metros cúbicos de GNC diarios, sin usarla, teniendo la posibilidad de hacerlo con una parte del parque automotor, esto se convierte, según nuestro criterio, en un verdadero contrasentido. El desarrollo del GNC contribuye en forma importante a recuperar la inversión.

Por otra parte, se ha dicho que el uso del gas afectaría a la refinería. Creemos que nada está más alejado de la realidad que esta afirmación. El gas licuado de petróleo se obtiene de la propia refinería. El gas natural -y este es un aspecto fundamental que está referido a la reconversión- según nuestra opinión, sustituiría una parte ínfima de las naftas. Si nos remitimos a la experiencia internacional que hay sobre el tema, en los lugares donde se comenzó a utilizar el gas como combustible para los vehículos, nos indica que en 16 años se llegó al 8% del parque, mientras que la Argentina -que a nuestro criterio en Latinoamérica lleva la punta en este tema- por ser un abundante proveedor, llegó a 8,35% del parque automotor. En Uruguay, según nuestros estudios, es dable esperar que en un término de 15 años se pueda llegar a un 10%. Nuestro parque automotor -lo hemos calculado en unos 490.000 vehículos a nafta- en una conversión a diez años, llegaría a un porcentaje de 5%, lo que equivale a unos 30.000. En 15 años dicho porcentaje se ubicaría en un 10%, con 49.000 vehículos. Estos 30.000, equivalen a 3.000 vehículos convertidos por año.

En conclusión, y en función de lo anteriormente dicho, como máximo se podrán sustituir gasolinas o naftas por gas natural dentro de unos 15 años entre un 6% a un 10%. A nuestro entender, la incidencia sería mínima.

Cuando analizábamos este punto, la gran pregunta que estaba sobre la mesa era que si esta era la incidencia, cuál sería la razón o fundamento de la lesión que pueda haber para ANCAP.

Hay otros aspectos que el ingreso del gas vehicular va a generar. En primer lugar, se mantienen 1.000 fuentes laborales en forma directa, que contribuyen con la seguridad social, en el análisis que hemos hecho, con valores cercanos a los U$S 830.000 anuales. En segundo término, de acuerdo también con nuestros estudios, se crean 300 nuevas fuentes laborales que contribuirán, solamente en el aspecto de la seguridad social, con valores cercanos a los U$S 301.000 anuales. En tercer lugar, se contribuirá al

mantenimiento de cientos de fuentes laborales en forma indirecta, como ser: empresas vendedoras de repuestos, estaciones de carga, empresas de transporte colectivo, rubro alimenticio, distribuidoras, consumos en general, etcétera. Cuando analizamos este punto, si vemos solamente el tema del abaratamiento del flete y su influencia en cascada con respecto a este asunto, ya allí surgen los verdaderos números a tener en cuenta. En la importación y en la comercialización de los equipos de conversión vehicular, se habla de una recaudación de hasta U$S 1:152.000 anuales. Si se consideran los autos que más deben circular -tomamos como ejemplo unos 3.000 vehículos- que recorrerían unos 30.000 kilómetros al año, el Estado podría recaudar hasta U$S 534.000 al año por IMESI e IVA en un 14%, por venta de GNC. Las estaciones de carga que se deberán construir o adecuar generarán mano de obra, importaciones, etcétera, y para el Estado, en nuestro análisis, se estarían comprometiendo hasta unos U$S 100.000 por cada una de ellas que se instale.

Otro punto a tener en cuenta es que se establece un mecanismo de dinamización de la economía en diferentes áreas, pues el uso del gas vehicular abarca múltiples sectores, como talleres, domicilios particulares, etcétera. Por otro lado, el abaratamiento de los costos de transporte incide directamente en el turismo interno, y su influencia será fundamental.

En cuanto al turismo externo, si analizamos solamente, por ejemplo, la incidencia del argentino, no debemos olvidar que aquí pagan siete veces más el precio de la nafta. Ya hay cientos de conversiones en la Argentina y el turismo de ese país, cuando llega al Uruguay, uno de los grandes problemas que encuentra es atender esa nueva erogación, lo cual es una limitación para su ingreso.

Un punto que para mí es más genérico, pero que igualmente debe tenerse en cuenta, es el relativo a la libertad de opción del consumidor. Si entramos en una posición dirigista desde el punto de vista tributario, estaremos lesionando la libertad de opción del consumidor. Por otra parte, entendemos que el propósito de hacer tributar el suministro de gas natural comprimido vehicular con un impuesto específico interno idéntico al de las naftas -como es el que se propone- debe analizarse jurídicamente y estudiarse como un tributo indeseable, dirigido a desalentar una demanda que ni siquiera se conoce cabalmente. En sustancia, esta modificación conlleva un cambio legal de una norma donde los supuestos fácticos que llevaron a la sanción del artículo 21 de la ley no se han alterado. O sea que desde el punto de vista jurídico, los fundamentos que se dan -y me remito expresamente a la exposición de motivos que se realiza al fundamentar la modificación del artículo 21 de la Ley Nº 17.453, de 28 de febrero de 2002- expresan que es con el objeto de mantener la estructura básica de la disposición específica en el sector energético para el transporte automotor.

Antes de ceder el uso de la palabra -si el señor Presidente lo permite- a mis colegas, concluyo que la posición de la Cámara Uruguaya del Gas Natural Vehicular Comprimido, es la siguiente. Debemos pensar -lo hacemos poniendo énfasis- en un Uruguay con un plan nacional energético definido y claro, con políticas donde el inversor y el consumidor tengan opciones definidas de antemano, con la antelación suficiente para decidir tanto la inversión como el consumo.

Esta norma fue aprobada en diciembre de 2002, pero vemos que en abril de 2003 se pretende modificar algo que, entendemos, se estudió legislativamente y en esa instancia se dijo que el suministro de gas, gas natural, gas líquido y supergás, destinados a ser utilizados como combustible de vehículos automotores, debía y debería tributar el Impuesto Específico Interno en iguales condiciones que el gas-oil. Repito: esa fue la propuesta que se sancionó como modificación al Texto Ordenado de 1996. Esa modificación, a nuestro criterio sin los cambios de los fundamentos que llevaron a la sanción de la norma, está generando una inestabilidad legislativa que implica pretender reformar el artículo 21 señalado de la Ley de Ajuste Fiscal, sancionada en la fecha que hemos dicho. Esos fundamentos no se han descartado y ello está desalentando la inversión y genera en el país una inestabilidad jurídica y negocial futuras.

Nada más. Muchas gracias.

SEÑOR COLLAZO.- Antes que nada, quiero decir que soy Secretario de la Cámara del GNC. Por tanto, adhiero a la alocución y a la visualización de lo que va a ser la llegada del Gas Natural Comprimido a las estaciones de servicio y, básicamente, al trabajo en tres puntos que considero son los más importantes. Me refiero a la posibilidad del GNC en cuanto al acceso de la tecnología y al desarrollo de una nueva opción energética que va a estar dando libertad al consumidor, pero, por sobre todas las cosas, nos va a posicionar, a nivel del concierto mundial, en un avance tecnológico significativo en el ámbito del MERCOSUR y de América Latina. O sea que dentro de lo que supone el acceso a la tecnología, está la política del país que, de alguna manera, genera una reactivación económica y, asimismo, hará que el ingreso de divisas -producto del turismo internacional, como decía el señor Ceruzzi, y de aquellas cosas que hoy nos dan la posibilidad de recaudar más- sea efectivo y posible.

Hoy, a nivel del MERCOSUR -esto es, del Brasil, de Bolivia, de la Argentina y de Chile- se está manejando el llamado "corredor azul", que consiste en una línea de estaciones de servicio que van a dar la posibilidad de que transportistas de grandes cargas tengan la autonomía suficiente como para poder utilizar GNC y así abaratar sus costos de fletes. Al Uruguay no lo han considerado en esta política a nivel de América Latina dentro de lo que son las posibilidades de estaciones de servicio. Consideramos que, como país, debemos estar impulsándolo.

El Uruguay ha hecho un esfuerzo muy grande en traer un gasoducto que hoy está siendo improductivo porque el consumo de gas natural es muy limitado. Es verdad que ha llegado en el mes de diciembre y que recién va medio año, pero de alguna manera consideramos que el GNC, a nivel de estaciones de servicio, debe ser un puntal lo suficientemente fuerte como para también considerar la participación dentro de su consumo.

Básicamente venimos a decir que los señores Senadores conocen cuáles son las causas y consecuencias del GNC y lo que podría llegar a dar a nivel del país. Es un tema de precios el que nos está limitando para poder decir que el GNC es viable. Entendemos que el tema de los precios debe estudiarse en toda su dimensión, y no solamente en lo que tiene que ser la recaudación directa por los impuestos, sino -como decía el señor Ceruzzi- todo aquello que hace reactivar al país, es decir, la mano de obra y la generación de ingresos directos e indirectos.

A nivel del Uruguay no se ha hecho un estudio acabado de lo que es la inversión que hace el Estado en todo lo que tiene que ver con el gasto en salud y la repercusión por cada litro de gas-oil que se emite a la atmósfera.

En países como Argentina y Brasil se han hecho estudios anuales según los cuales ese costo ronda los U$S 2.000 por vehículo, o sea, eso es lo que el Estado tendría que pagar por daños y perjuicios a nivel de la salud, teniendo en cuenta las afecciones

respiratorias, los gastos de internación y los días de trabajo de personas que faltan a las empresas.

Es decir que también hay que analizar el tema considerando esos ingresos que el Estado dejaría de tener como consecuencia de la emisión de gases.

La posición de la Cámara está bien definida: el precio del GNC debe ser lo suficientemente atractivo como para que los consumidores finales hagan las conversiones a gas natural comprimido y puedan apostar a un entorno de U$S 1.000 o U$S 1.200, que es lo que sale hoy en día la conversión de un vehículo. Pero también debe ser lo suficientemente atractivo como para que las estaciones de servicio hagan toda la inversión necesaria para poner los surtidores y los transformadores que se utilizan.

Entonces, consideramos que un precio con el IMESI de la nafta implicaría el fin de lo que puede llegar a ser el proyecto del GNC. Digo esto porque nadie haría la conversión ya que no podría rentabilizar el proyecto en un período de doce meses con el precio de las naftas.

En consecuencia, pensamos que lo más adecuado es respetar la ley vigente y que el IMESI siga figurando para el GNC como el que está pactado para el gas-oil.

Entendemos que este es un proyecto sumamente importante para el país y que están en juego muchas cosas, por lo que los estudios deben ser bien acabados para poder tomar una determinación adecuada. Además, en los análisis no solamente se debe tomar en cuenta lo que sería la falta de recaudación por el impuesto directo, sino también lo relativo a todos los otros impuestos e ingresos que podría llegar a tener el Estado una vez que el GNC estuviera a disposición.

Muchas gracias.

SEÑOR HEBER.- Es un gusto para nosotros estar nuevamente en contacto con los integrantes de la Cámara Uruguaya del Gas Natural Vehicular Comprimido. Creo que es la primera vez que esta Comisión de Hacienda los recibe, pero hemos mantenido otros encuentros en distintas Comisiones.

Está claro cuál es la opinión de la Cámara con respecto a esta nueva forma de tributación y creo que el Senado de República debe dar, por sí o por no, una señal clara cuanto antes en este sentido.

Como ustedes saben, ha habido un proyecto de ley que se ha presentado en la Cámara de Representantes hace relativamente poco tiempo, donde no solamente se trata el tema del gas natural sino también la posibilidad de usarlo en vehículos en forma de GLC, es decir, supergás.

Lo que ha ocurrido con esto ha sido insólito, porque el proyecto fue presentado por algunos señores Senadores del Encuentro Progresista pero cuando el tema se planteó en el Plenario de la Cámara de Representantes, ellos votaron en contra. Debe ser quizás el único caso en el mundo en donde quienes piden tratar el proyecto son de otro partido y quienes votan en contra son integrantes del que lo firmó. En fin, es un detalle que después tendrá que aclararse, pero está directamente atado a este proyecto de ley. Digo esto porque la excusa por no haber votado ese proyecto allá fue la no sanción, por sí o por no, de este proyecto de ley, para saber cuál es la forma de tributación.

Como integrantes de la Cámara Uruguaya del Gas Natural Vehicular Comprimido, ¿cómo ven la participación del supergás -para hablar un poco en criollo- es decir, del GLC? Pregunto esto porque tenemos una situación muy clara en el mercado de informalismo. Entonces, quisiera saber la opinión de nuestros visitantes en cuanto a la viabilidad de este proyecto de ley que, vuelvo a decir, no fue votado pero espero que dentro de poco lo sea. Esta iniciativa no solamente contempla a los vehículos a GNC, sino que también deroga lo que podría ser el decreto que hoy prohíbe usar garrafas de supergás en autos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera solicitar que el señor Senador Núñez ocupe la Presidencia porque lamentablemente me tengo que retirar.

(Ocupa la Presidencia el señor Senador Núñez)

SEÑOR COLLAZO.- El proyecto del gas natural comprimido y la Cámara como representante y asociación sin fines de lucro de lo que es el gas natural comprimido, no están quitando la posibilidad de que otros combustibles estén en la esfera de los productos energéticos que se puedan poner a disposición del consumidor. Sí estamos convencidos de que el gas natural comprimido es un producto mucho más dúctil y que presenta más ventajas y beneficios que el gas licuado del petróleo desde el punto de vista ecológico, de la seguridad y del costo. Ofreciendo a la población un producto con esos tres beneficios, de alguna manera, se le está dando mayor opción y libertad. Pero apoyamos también la posibilidad de que se permita comercializar bajo la total seguridad y confianza del sistema el combustible como supergás. No estamos de acuerdo con que el genérico, es decir el gas, afecte la participación futura del gas natural comprimido. Actualmente, cuando hay un accidente de supergás los medios de prensa no distinguen si es gas por cañería o supergás y eso está afectando al genérico en sí mismo.

El sistema de gas vehicular primero debe contemplar el factor seguridad. Entra al cliente por una cuestión económica y también por la seguridad. Nadie va a usar un combustible, por más barato que sea si, de alguna manera, tiene una inseguridad latente. Lo que está pasando hoy con la irregularidad del gas licuado del petróleo, obviamente, está afectando las decisiones futuras de convertibilidad del gas natural comprimido.

Entendemos, que si hay una irregularidad que consideramos grande, al mismo tiempo que se permita que el gas natural comprimido circule, también hay que controlar el gas licuado del petróleo porque va a ocurrir un accidente y se va a perjudicar todo el sistema, más allá de la problemática poblacional.

La Cámara entiende que son productos absolutamente compatibles entre sí y deja librado al consumidor final que, de alguna manera, pueda optar.

SEÑOR ZERBINI.- Hay mucho que hablar con respecto al gas natural. Hace pocos días se emitió un comunicado con respecto a que a partir del 8 de agosto comenzaría la consulta pública para ver si se admite el uso del gas natural o si existe alguna contra

para emplearlo. El mismo día que se publicó en la prensa que la consulta pública empieza el 8 de agosto vinieron dos inversores a nuestra Cámara a decirnos que tenían un capital importante y querían invertirlo. Por lo tanto, es impresionante el desarrollo que va a tener el gas natural inmediatamente de que comience su aplicación. El país está absolutamente trabado. La gente no consume porque el precio que se le ha puesto es totalmente desmedido.

El gas natural es un producto barato, que tiene un costo ínfimo porque no necesita ningún proceso. Así como sale del pozo va al automóvil. En cuanto se apruebe esto, el país comenzará a moverse.

Personalmente, felicitaría a ANCAP porque fueron los primeros que ayudaron a que el gas natural pudiera funcionar. Hicieron una inversión muy grande en el gasoducto Cruz del Sur y están necesitando que comience a operar el gasoducto. Digamos que lo que dejarían de percibir por un lado lo obtendrían por el otro. Creo que ANCAP va a ser la primera beneficiaria en cuanto el gas natural empiece a funcionar.

Hay muchas cosas detrás del gas natural. En la República Argentina, para ahorro del país, ya es obligatorio que los coches cero kilómetro del Gobierno que se empadronen, deben ser a gas natural y que los que están actualmente en uso se conviertan en un plazo de dos años. Quiere decir que también los países vecinos se están ajustando en sus gastos.

Es notorio que la gente usa menos teléfonos, menos celulares, gasta menos nafta, etcétera, porque estamos en un momento bastante difícil. Entonces, el mejor aporte que podría hacer el Gobierno sería darle una mano al gas natural, porque nos la estaría dando a todos. Diría, por ejemplo -puede ser que sea un disparate- que se podría exonerar por un año del IVA al gas natural, porque sería una manera de reactivar a un país que está trabado y, además, lo que se deja de percibir por un lado, se ganaría por el otro. Por ejemplo el turismo, ahora se encuentra totalmente parado. Hemos visto en las recorridas que hacemos por el interior, que nadie circula por las carreteras.

Creemos que esta situación no se puede dejar dilatar demasiado y se debe aprobar en forma inminente la utilización del gas. En cuanto al precio, es un factor fundamental porque si, como señalaba el doctor Ceruzzi, se lo grava con un impuesto muy alto anulando una ley que está vigente, sería un disparate porque se dejaría al gas fuera de competencia. El gas tiene un costo muy barato y, por ende, su utilización por parte del usuario, también debe ser barata traduciéndose así en una ventaja para el usuario de nuestro país.

SEÑOR ETCHEGOIMBERRY.- Con respecto a la pregunta que formula el señor Senador Heber relativa al uso del supergas o GLP en los vehículos, debemos decir que el proyecto de ley del Encuentro Progresista - Frente Amplio, refiere a los dos gases. Esto se debe a que el uso de las garrafas en los automóviles en este momento es muy peligroso, tanto para la persona que va dentro del auto que utiliza super-gas o Gas Licuado de Petróleo, como para los vehículos que circulan a los costados o cerca del mismo. El GLP -Gas Licuado de Petróleo- tiene un octanaje y composición diferentes a los del supergas que se utiliza aquí. Este último sí puede utilizarse para vehículos, pero no de la forma en que se está haciendo ahora. La garrafa no está preparada para ese uso; debe colocarse verticalmente, y no a 45º boca abajo, porque se estropea la válvula, pasa mugre, el propileno y el etileno que contienen comienzan a circular por la cañería e ingresan al motor junto con una cantidad de contaminantes que, además, se emiten a la atmósfera. Todo esto sucede, reitero, porque la garrafa no está preparada para el uso vehicular. Por estos motivos el proyecto de ley incluye a los dos gases.

SEÑOR COURIEL.- Lamento decir esto cuando hay una delegación presente en la Comisión, pero tenemos una tradición parlamentaria por la cual, cuando vienen invitados, lo que corresponde es formularles preguntas y que ellos nos contesten, pero de ninguna manera entrar en las polémicas naturales que tenemos los partidos políticos.

Lamento enormemente las expresiones del señor Senador Heber. La opinión pública tiene mucho descreimiento en el Parlamento. Las Comisiones son para trabajar con la mayor seriedad posible, y según las expresiones del señor Senador Heber pareciera que permanentemente estamos en campaña electoral. No; no estamos en campaña electoral. Estamos estudiando un proyecto de ley concreto.

Simplemente quería dejar esta constancia en la versión taquigráfica. Reitero que lamento mucho tener que hacer estas precisiones frente a nuestros invitados, pero no tengo más remedio.

SEÑOR HEBER.- Estamos tratando un proyecto de ley en esta Comisión, y hay otro a consideración de la Cámara de Representantes. Las únicas expresiones que pueden haber lesionado a alguien es cuando califiqué como insólito el hecho de que no se haya votado la otra iniciativa. Una de las fuerzas políticas que presentó una norma sobre este tema, en la Cámara de Representantes dijo que había que definir este tema en esta Comisión. Entonces, simplemente narré lo que pasó. Nosotros estamos dispuestos a votar y ese proyecto de ley no tiene nada que ver con este. En la iniciativa a estudio de la Cámara de Representantes se trata de obligar al Poder Ejecutivo a establecer el gas vehicular. Naturalmente, si tiene los niveles de imposición que define este proyecto de ley, si fijamos los que tienen las naftas, va a ser inviable. En definitiva, se trata de dos decisiones autónomas, que deberíamos haber tomado. Mi Partido pidió que se votara ese proyecto de ley y ahora solicita que se vote este, aunque no presentó ninguno de los dos.

Por lo tanto, quiero que sepa la delegación que, sin discutir con los otros miembros, cada uno debe asumir su responsabilidad. Estoy dispuesto a votar en contra de esta iniciativa y a favor de la de otros partidos, como por ejemplo, la del Encuentro Progresista-Frente Amplio, a la que considero que hay que hacer algunos arreglos.

Entonces, no se trata de un tema de acusaciones, sino de que me parece insólito que no se voten iniciativas que, de alguna manera, aclaran y ayudan. Ahora sí, voy a señalar algo con lo que podría incurrir en una discusión política -y no quiero involucrar al señor Senador Couriel en esto- que tiene que ver con qué pasa detrás de todo esto. Lo que sucede es que, al igual que con el tema de la asociación, la ANCAP se ha asustado con el gas. No debería dar esta opinión ahora, pero he sido provocado a decirla. La Federación de la ANCAP es la que está en contra de este proyecto de ley porque se busca el beneficio de esa Administración y no de los tres millones de uruguayos. Es una opinión política que, repito, no debería decir en este ámbito para no generar polémica; esto sí está mal.

SEÑOR PRESIDENTE.- Lamento que se haya dado este tipo de discusión en este momento y recuerdo que hay otra delegación aguardando para ingresar a Sala.

SEÑOR ZERBINI.- En la región, los precios del gas natural son muy "light". Por ejemplo, en la Argentina cuesta $U 3,60 y en el Brasil, que es un poco más caro porque lo traen desde Bolivia, vale $U 7,50 el metro cúbico. Entonces, cuando se resuelva este tema -esperamos que sea a la brevedad, porque el país está pidiendo a gritos un combustible barato para todos los uruguayos- tengan en cuenta los precios de los países vecinos. Considero que con el gas natural todos nos vamos a beneficiar de una u otra forma, incluida la ANCAP porque comenzará a recaudar por otros conceptos. Por ejemplo, hoy día, un automóvil que vaya a Paysandú utilizará el gas natural a la ida y, como no le alcanza para volver, llenará su tanque de nafta allá y regresará utilizando este combustible. Entonces, gasta gas natural y nafta. Hoy en día, como no hay gas natural, directamente, no va.

Entonces, al no ir, ¿qué sucede? Nos perjudicamos todos: ANCAP, los Gobiernos, las Intendencias Municipales -porque la gente devuelve las patentes- las gomerías, etcétera. Quiere decir que esta es una realidad latente, por lo que la utilización del gas natural ya no se puede esconder más, porque es algo que está empujando. Fíjense los señores Senadores que este producto está en el mundo entero, por ejemplo, en Japón, en China, en Alemania, en Italia. Se trata de un combustible nuevo que a ANCAP también le va a servir. Digo esto, porque si adoptamos el criterio de que el Ente se puede llegar a perjudicar, la Dirección Nacional de Correos no dijo nada con respecto a los e-mail y están buscando la forma de solucionar sus problemas. No se puede ir en contra del desarrollo, porque es muy evidente el empuje del gas natural.

Los uruguayos tenemos la suerte de tener en la Argentina -muy cerca nuestro- una fuente importante de gas natural en cantidades abundantes. Prácticamente, tenemos a ese país como cautivo porque, si no tienen el producto barato, no lo pueden vender. Por eso es que decía que no se debe dejar pasar mucho tiempo. Hace dos años que estamos entablando contactos con los señores Legisladores con el fin de ayudarlos un poco para que, de una vez por todas, podamos salir adelante. Fíjense lo que sucede con los argentinos, tal como lo señaló el señor Ceruzzi: ¿qué argentino va a venir al Uruguay si tiene una diferencia de combustible de casi siete veces? No puede venir nadie, pues estamos hablando de $ 3.60 en Argentina, frente a $ 24 la nafta. En lugar de venir cincuenta mil argentinos, vienen cincuenta. De esta forma, reitero, nos perjudicamos todos; la hotelería y toda la cadena que hay detrás de todo esto. Es por eso que considero que la aprobación del gas natural debe ser inminente.

SEÑOR CERUZZI.- Quiero realizar dos apreciaciones con respecto a la intervención de los señores Senadores Couriel y Heber.

Como ciudadanos e integrantes de la Cámara, esto nos llamó muchísimo la atención. Conocemos el proceso de elaboración de las leyes como egresados de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales, pero no entendimos, como ciudadanos comunes, qué fue lo que sucedió con el proyecto de ley a nivel de la Cámara de Representantes. Si detrás de esto llega a haber una temática de ANCAP, con el debido respeto digo que los números que hemos señalado son más que elocuentes. Cuando hablamos de que en quince años o más, las conversiones que se van a realizar oscilarán entre un 6% y un 10%, no estamos atacando a ANCAP. Además, si a ello agregamos que estas conversiones serán progresivas, creo que esos miedos hay que dejarlos un poco de lado desde el punto de vista racional. Reitero que he dicho esto con el debido respeto hacia los señores Senadores.

La Cámara impulsa esta posición. No estamos de acuerdo con la modificación que se pretende introducir a la norma porque, fundamentalmente, entendemos que la situación de hecho que los señores Senadores tuvieron en cuenta al momento de sancionar la ley, y que recién analizábamos, hoy en día es la misma que tuvieron en cuenta para elaborarla.

En la Facultad de Derecho se dice -a quienes están dentro, como a quienes egresaron- que la norma legal tiene que ser provocada y debe acompasar los supuestos de hecho. Si los supuestos de hecho no han cambiado, la norma que está vigente tiene que ser ratificada en su vigencia y no modificada.

Muchas gracias.

SEÑOR COURIEL.- No tengo más remedio que expresar lo siguiente.

En primer lugar, no acepto de ninguna manera la declaración del escribano Ceruzzi, en el sentido de que nosotros tuviéramos temores por ANCAP. De ninguna manera lo acepto.

En segundo término, tampoco acepto que alguien me dé ejemplos y normas acerca de cómo tengo que actuar como Legislador. Soy muy grandecito, señor escribano Ceruzzi, yo también estudié en la Universidad de la República y sé qué es lo que tengo que hacer cuando voy a votar una ley. Yo soy muy responsable.

Les voy a decir con toda franqueza que los he escuchado con todo respeto y con toda atención; me encanta escucharlos y hacerles preguntas, pero les juro que no me han convencido. Tengo mis argumentos sobre estos temas, los cuales no tienen que ver con la defensa o no de ANCAP sino con los intereses del país y con la posibilidad de producir algunos rubros. Por ejemplo -y por este motivo tengo discusiones en la calle e, incluso, me gritan- vino el Presidente de ANCAP y nos dijo: El Uruguay produce nafta y no produce gas-oil. Con los impuestos se dan precios relativos de tal naturaleza que la nafta es más cara que el gas-oil, pero nuestro país produce nafta y hoy se consume el 75% de gas-oil y el 25% de nafta.

Hay un error de la política económica; no hay duda de ello. Por otro lado, de ese 75%, un tercio no deberían ser beneficiarios, porque la ley quiso beneficiar a la producción agrícola y al transporte colectivo y de carga, pero no a las familias en términos de gas-oil. Sin embargo, un tercio hoy va a las familias. Por tanto, salí a la opinión pública. ¿Por qué? Porque creo que estoy defendiendo los intereses del país. Me encuentro con mucha gente que tiene su auto a gas-oil, que está haciendo su changuita porque perdió el empleo debido a la crisis que se está viviendo, y esa situación la comprendo. Lo que digo es que estoy defendiendo los intereses nacionales.

Lamento la pasión que he puesto en mis expresiones, pero sentí que era necesario hacerlo de esa manera.

SEÑOR HEBER.- Pido disculpas por haber iniciado la polémica; en realidad, no quiero que haya este clima en la Comisión, ya que no es conveniente para nadie.

Simplemente, quiero decir lo siguiente. Lo que es necesario es saber cuál es la razón por la cual en menos de un año el Poder Ejecutivo realiza un cambio en la tributación del gas. No digo que ésta sea la opinión del señor Senador Couriel; quizás no es su parecer y él podrá coincidir o no con el Poder Ejecutivo. Lo cierto es que se trata de un problema impositivo y de mercado, donde se estudia la ecuación de la refinería de ANCAP y, por ende, se mira al país a través de dicha refinería. Esa es mi opinión y, por supuesto, quizás no sea la del señor Senador Couriel ni la del señor Ceruzzi.

No creo que el señor Ceruzzi haya venido aquí a hacer ningún reproche; me pareció que sólo dijo que estaba sorprendido. El señor Senador Núñez anunció que estaban dispuestos a votar este proyecto. Quiero aclarar que también quedé sorprendido porque la estrategia de mi partido, que no presentó ninguna de las dos iniciativas, era apoyar esto.

Ahora bien, volviendo al tema legislativo, creo que habría que hacerle algunos arreglos, particularmente en el caso del GLP. Por ese motivo hice las consultas pertinentes, de modo de perfeccionar el proyecto.

Puedo decir que yo, al igual que mi partido, estoy dispuesto a no votar este cambio de tributación, más allá de que supongo que el Poder Ejecutivo habrá realizado todos los cálculos correspondientes desde febrero del año 2002. Entiendo que simplemente una alerta de la situación de ANCAP y de su ecuación con las naftas es la que está llevando a que se realice este tipo de procedimientos.

No digo que sea la opinión del señor Senador Couriel, pero sí sé que dentro de ANCAP existe la oposición por parte de todos sus cuadros, e incluso de su sindicato, en contra de este proyecto. Realmente lo sé porque tengo dos Directores en ANCAP y tengo conocimiento de que están en contra de que el gas tenga la tributación del gas-oil. Pienso que esta empresa pública no puede frenar al país, sino acompasar una realidad que se viene dando.

Los monopolios se van terminando y los números internos de ANCAP se tienen que ir adecuando. Esto lo digo sin querer confrontar estas ideas con las de algún otro señor Senador.

Sólo trato de poner un poco de aceite en lo que puede significar un cambio de opiniones. Me pareció no escuchar de parte del señor Ceruzzi ninguna indicación o reproche hacia el señor Senador Couriel. Es más, nosotros no tenemos nada que reprocharle al señor Senador.

SEÑOR CERUZZI.- Mi postura ha sido la que acaba de aclarar el señor Senador Heber.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que ha quedado clara la posición de la Cámara con respecto a este proyecto.

SEÑOR BRAUSE.- Como es costumbre cuando se reciben visitas, hemos escuchado con mucha atención lo que se nos expuso, pero también queremos dejar claro que nos reservamos nuestra opinión para la hora en que se debatan estos proyectos.

El silencio que hemos mantenido en esta discusión interna no quiere decir que no tengamos opinión formada, la que en el momento adecuado habremos de hacer conocer. Lamento que este intercambio se haya llevado a cabo delante de nuestra visita, cuyas expresiones hemos escuchado con sumo interés.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos a nuestros invitados su exposición, sobre todo, la relativa al tema que deseábamos abordar.

(Se retiran de Sala los representantes de la Cámara Uruguaya de Gas Natural Vehicular Comprimido)

(Ingresan a Sala los representantes de la Mesa Nacional del Gas Vehicular)

SEÑOR PRESIDENTE.- Recibimos a la delegación de la Mesa Nacional del Gas Vehicular a los efectos de dar su opinión sobre el proyecto que tenemos a discusión en esta Comisión de Hacienda. Como el tiempo se fue dilatando porque recibimos a otras delegaciones, nos vimos en la necesidad de conformar una Subcomisión para recibirlos y, como tenemos versión taquigráfica, el resto de los integrantes de la Comisión, se van a poder informar sobre la posición que ustedes van a expresar.

SEÑOR FAGÚNDEZ.- En primera instancia, agradecemos a los señores Senadores que nos hayan recibido porque para nosotros, en estos momentos, este es uno de los temas más importantes del país. Paralelamente, trajimos unas carpetas con un material y una síntesis de un estudio económico que hemos realizado.

Principalmente, lo que nosotros queremos plantear dentro de todo el contexto es que más que sustitución de combustibles, esto implica mayores cosas. Se trata de un tema energético y de un tema de combustibles, y éstos se gastan, se mueven y se consumen en un país entero. Nosotros queremos hacer notar que no es simplemente sustituir un litro de nafta por un metro cúbico de gas, sino que todo lo que encierra la conversión vehicular es bastante más que eso. Digo esto porque puede tener mucha incidencia en varios sectores del mercado, no solamente en el vehicular, sino principalmente en el sector de consumo. Este tema perfectamente puede abarcar desde los pequeños almacenes hasta las grandes cadenas de supermercados, porque es una inversión que realizan las empresas particulares y, en realidad, tiende al ahorro. Entonces, todo lo que la persona ahorra por ese concepto, lo puede estar gastando por otro lado. Para ser más concreto voy a poner un ejemplo: una persona, en vez de cargar $ 300 de nafta en una estación de servicio, podría poner $ 150 de gas y, con los otros $ 150 por cada carga que se está ahorrando estaría, en definitiva, consumiendo más leche, más pan, más galletitas, yendo más al cine, o lo que fuere. Esto implicaría una distribución del dinero en más cantidad de puntos, cosa que estaría generando un mayor dinamismo en la microeconomía y dando una mayor agilidad a los mercados de calibre.

Quiero decir que, en definitiva, la distribución del dinero entre una mayor cantidad de integrantes de la sociedad termina en que el cien por ciento de dicho dinero pase a manos del Estado. En estos momentos el país lleva gastados muchos millones de dólares en el tema de traer el gas al Uruguay -dinero que ya está gastado- pero nosotros creemos que hay distintos mercados para el uso del gas. Ellos son: un mercado como el de la generación de energía eléctrica; el industrial; el domiciliario y, por último, el vehicular. Básicamente son cuatro mercados. Pensamos que el de la generación de energía eléctrica está un poco separado del resto porque es una inversión o un concepto del Estado, pero los otros tres elementos están relacionados netamente a la sociedad, al país en general. Entonces, si bien nosotros vemos al tema del gas vehicular como un punto de ese mercado, no nos aislamos de los otros.

¿Por qué? Porque los tres mercados o elementos están relacionados entre sí y cada uno de ellos puede acercar a bajo costo, o mejorar, las condiciones para los otros mercados.

Entonces, nos parece que esto no es simplemente la sustitución de un combustible por otro.

En función del cuadro que aparece en la página 29 del estudio que acabamos de repartir, y tomando parte de los elementos que intervienen en la conversión vehicular y en el uso del gas vehicular, llegamos a la conclusión de que la recaudación fiscal que se estaría perdiendo al término de 10 años de ejercicio equivale a U$S 7:400.000 -esto aparece en la última columna de la derecha- pero como contrapartida tenemos la compensación que surge de la reactivación y la actividad económica por otro rubro. Ahora bien, debo decir que es bastante difícil cuantificar los otros rubros. Consideramos que el precio de venta del gas debe tener un valor razonable de acuerdo con su costo de origen, de transporte y de distribución. Lo que estamos analizando aquí es el aumento o no de la carga impositiva que tendría el gas vehicular. En principio, consideramos que con el proyecto de ley tal cual está, la carga impositiva no supondría demasiadas pérdidas para el Estado y, por otro, se lograría una dinamización de la economía que permitiría alterar radicalmente la situación de una gran porción de uruguayos: la clase media, que es la que estaría ingresando a este mercado.

A continuación, el señor Klanian se referirá a otro elemento que es fundamental en esto: el mercado laboral.

SEÑOR KLANIAN.- Ante todo, agradezco a la Comisión que nos haya recibido.

Lamentablemente, en nuestro gremio el trabajo ha disminuido notoriamente en los últimos años y la causa fundamental es que la gente no puede utilizar sus vehículos por la pérdida de poder adquisitivo y los precios altos que registran los combustibles. Eso ha traído como consecuencia el cierre de muchos talleres y la emigración de sus empleados, con lo cual es menos la gente que consume en nuestro país. También esto trae aparejada una menor venta en las casas de repuestos y, por ende, un menor aporte a la Dirección General Impositiva y al Banco de Previsión Social. Quiere decir que esta situación no perjudica sólo a los talleristas, sino a todo el gremio automotor. Asimismo, las automotoras también sufren las consecuencias, puesto que ha descendido la venta de vehículos a nafta porque la gente no los quiere adquirir por el precio del combustible.

Luego de haber estudiado el tema y de hacer los cálculos correspondientes, llegamos a la conclusión de que con un combustible más barato todo eso se va a reactivar. Seguramente, los talleres que se dediquen a reconvertir vehículos tendrán que tecnificarse y necesitarán de mayor personal preparado, entre otras cosas, para luego hacer el mantenimiento de la unidad. Este es un aspecto a tener en cuenta también, puesto que si antes un vehículo iba dos veces por mes al taller a realizar sólo mantenimiento, sin contar las roturas, en este momento sólo lo hace dos veces al año, en virtud de que su uso es menor. En fin, algo importante es que se generaría mano de obra. A nuestro taller diariamente concurre gente joven a pedir trabajo, porque los lugares en que trabajaban antes cerraron, justamente, por lo que decía anteriormente.

En consecuencia, la sustitución del combustible supondría una reactivación total en nuestro gremio.

Más allá del sector que represento, el beneficio no alcanzaría solamente a las personas que usan vehículos, sino también a quienes toman ómnibus, puesto que el boleto sería más barato, o a quienes hoy andan en bicicleta -de esta manera ya no se verían tantas- porque no pueden pagar el boleto. Hace unos días nos enteramos por la prensa de un accidente que tuvieron cinco personas que iban en una moto, lo cual no justifico porque no es posible que vaya esa cantidad de personas en una moto, pero pienso que quizás ese padre no podía pagar cinco boletos y como debía trasladar a su familia, tuvo que llevarla de esa manera. Con esto quiero decir que el beneficio no es sólo para los talleres y las estaciones, sino al usuario en general. ¿Por qué se ven tantos taxis parados en las esquinas? Porque la gente no los utiliza debido a que es un disparate lo que cuesta un viaje.

Por lo tanto, si bien tomamos en cuenta a nuestro gremio, también miramos la cuestión globalmente y advertimos todos los beneficios que puede traer este tipo de combustible.

SEÑORA GARCÍA.- Antes que nada, quiero agradecer a la Comisión por la oportunidad que nos ha brindado.

Hemos estado analizando el tema del GNC durante varios meses y creemos que es importante resaltar algunos puntos relativos a las ventajas que puede tener este combustible para el país.

Uno de los primeros aspectos a destacar tiene que ver con la estrategia del país, porque estamos situados en una región: el MERCOSUR. Los países limítrofes han desarrollado el GNC con mucho éxito y buenos resultados. Por otro lado, el turismo es una de las importantes fuentes de divisas de nuestro país y quiero destacar que en el mercado argentino -donde el desarrollo del GNC lleva ya casi 20 años- actualmente hay cerca de 900.000 vehículos convertidos a este sistema. Señalo este punto porque nos puede dar una idea de cómo funciona la penetración del GNC en un mercado mucho mayor que el nuestro y que, reitero, en 20 años ha alcanzado los 900.000 vehículos.

Ahora bien, volviendo a lo que es la inserción en el mercado regional del Uruguay en relación al turismo, quiero destacar que la posibilidad de que esas unidades que utilizan GNC ingresen a nuestro país a hacer turismo, representa cifras muy importantes para nosotros. Tan es así, que solamente por concepto de recaudación del IMESI, estaríamos hablando de U$S 1:400.000 o U$S 1:500.000 al año. ¿Cómo llegamos a esta cifra? Calculando que el 10% de esos vehículos con GNC viniese una vez al año, con un promedio por auto de tres ocupantes que gastaran una media de U$S 25 per cápita, lo cual no es un disparate. Estamos tratando de ser lo más objetivos posible con relación a este hecho que implica una cifra nada despreciable. Quiero destacar, además, que sólo estamos tomando en cuenta el mercado argentino, y que ni siquiera hemos considerado al brasileño, que ha comenzado a convertir sus vehículos a este sistema hace sólo algo más de dos años. Esta conversión se está desarrollando en distintos lugares del Brasil y pensamos que en los próximos dos años va a ubicarse muy cerca de la frontera, lo que hará que los habitantes de Río Grande del Sur también puedan venir a Uruguay.

Por lo tanto, en lo que tiene que ver con la estrategia del MERCOSUR, consideramos que no ayudar al desarrollo del GNC constituye un grave error. Decimos esto porque sabemos que el planteo que se está haciendo de llevar su tributación a un nivel igual al de la nafta haría totalmente inviable el desarrollo de la industria.

Se trata de una industria que tiene costos de inicio muy altos dado que las estaciones de servicio deben realizar importantes inversiones. Convertir un auto que usaba nafta o gas-oil a un sistema de GNC implica un costo de entre U$S 700 y U$S 1.000 y no olvidemos que ese repago en un vehículo no puede ser a veinte años, sino a dos o tres ya que, de lo contrario, la inversión no valdría la pena; y si uno no cuenta con un ahorro significativo, no lo va a hacer.

Mas allá de que hay otras condicionantes, si bien el GNC es muy positivo en la parte económica, realmente la tasa de penetración no puede ser demasiado alta por un motivo muy simple: no todo el mundo está dispuesto a sacrificar un espacio de su valija para colocar el tanque. Digo esto porque hay gente que prefiere gastar más pero mantener el confort del espacio. Es muy importante que las condiciones económicas sean convenientes para que la industria se desarrolle. ¿Por qué? Porque si hay propietarios de vehículos que están dispuestos a hacer el cambio será por una razón de beneficio-precio; y del mismo modo las estaciones se van a desarrollar en función de la cantidad de mercado que puedan tener. En la actualidad, una estación de GNC ronda entre los U$S 300.000 a U$S 500.000. Entonces, si no somos cuidadosos en relación a este tema, nos vamos a quedar aislados y vamos a tener puenteándonos, por el Norte o por donde sea, a los turistas. También debemos tener en cuenta al turismo interno. La gente actualmente está cuidando mucho la circulación porque los costos de los combustibles son muy altos, considerando la situación del país que en este momento está muy deteriorada.

Otro tema que, a mi juicio, es muy importante señalar, tiene que ver con lo que significaría el desarrollo de las redes de GNC para las estaciones de servicio, lo que redundará en un beneficio para la industria y el comercio. Digo esto porque, sin duda, hay industrias que están usando gas natural y ello no genera demasiados problemas, pero las estaciones de GNC, que se instalan en lugares en donde normalmente no se llegaría con las redes, determinarían que toda el área se vería beneficiada y, como consecuencia, tendría menores costos de producción y activaría la economía de dicho radio o zona.

A nuestro juicio, hay otro aspecto relevante a destacar que es el siguiente. Al consumir menos gas-oil como consecuencia de la conversión a gas, el país también va a invertir menos en comprar combustible en el exterior, porque se estará comprando un combustible considerablemente más barato, prácticamente a mitad de precio. Creo que en lo que tiene que ver con la matriz y la política energética del país todo esto es muy importante.

Creo que estos son los temas que, personalmente, quería señalar.

SEÑOR FIDELIN.-. Lo que se puede llegar a lograr es reconvertir la cantidad de autos que hoy por hoy están parados en el país, que se están deteriorando, lo que significa que las Intendencias no recauden por ese concepto.

Con respecto a Brasil, hace una semana que vine de dicho país y puedo informar que la fuerza que tiene el gas natural y el apoyo político que tiene, por todo el tema de la salud, es impresionante. En Brasil no existen los autos particulares a gas-oil, por lo tanto, la conversión es todavía más rápida. Si consideramos que hace dos años que se inició el proceso y que hay 400.000 autos convertidos, en dos años superará a la Argentina y va a ser el país donde hay más autos convertidos a GNC. Esto también repercute en el turismo. Concretamente, la gente pregunta cuánto les sale venir a Uruguay y, realmente, hoy por hoy, es inviable. Por su parte, ¿qué hacen los argentinos? Ya no pasan más por la Ruta 26, sino que van por arriba y ahorran, con el costo que tiene la nafta, un 70% en el viaje. Como la autonomía es muy limitada con respecto al gas natural, no pueden hacer 200 kilómetros con los tanques desde Gualeguaychú hasta el primer puesto de recarga que es Porto Alegre. Esto significa que dicho tramo lo tengan que hacer a nafta y, naturalmente, ello repercute en forma negativa.

SEÑOR PRESIDENTE.- En esta reunión se ha hablado también del costo de transformación de nafta a gas, pero no ha quedado claro el costo de transformación de gas-oil a gas. Además quisiera saber si existen interesados o interés real en instalar estaciones de servicio dado el costo que se tiene. ¿A qué distancias deberían estar? Esto me parece que puede ser una información interesante.

SEÑOR FAGUNDEZ.- En cuanto a la conversión gas-oil - gas, se han experimentado en el mundo varias formas de hacer una conversión de un motor gasolero para que use gas. En nuestra empresa en particular, desarrollamos un sistema de conversión dual que permite trabajar con gas-oil y gas en forma simultánea y con gas-oil. Es decir que tomamos una conversión de un motor gasolero con el mismo criterio que un motor naftero: el vehículo queda dual, trabaja con gas-oil y con gas-oil - gas. Eso permite, a bajo costo y con gran rapidez, transformar un vehículo, cualquiera sea, para trabajar con gas natural. Siempre se consume una parte de gas-oil pero es mínima y lo que esto traduce es que hay una menor emisión gaseosa. Ese proyecto lo desarrollamos en conjunto con una empresa argentina. Originalmente se pensó que si tomamos la flota de transporte colectivo de Montevideo y de taxis, solamente con la sustitución de ese tipo de vehículos a bajo costo, estaríamos logrando una baja considerable en el consumo de gas-oil y favoreciendo la rentabilidad de ese tipo de empresas, como así también, mejorando las emisiones gaseosas en nuestra ciudad. Ayer escuchaba en un informativo local la preocupación que existe en la ciudad de México por el "smog" allí existente y el problema fotoquímico que generan las emisiones gaseosas que los perjudican. Todavía no tenemos ese problema y creo que una ciudad como Montevideo nunca llegará a ser lo que hoy día es una ciudad como San Pablo o México. Nosotros podemos ayudar a que nuestra gente vea un poco más claro el panorama desde el punto de vista de la salud. En concreto, pudimos desarrollar un mecanismo que funciona. También hay otras soluciones para hacer la conversión de los motores gasoleros para que usen gas como combustible.

Con respecto al tema de las estaciones, en la Mesa consideramos -también lo hemos hablado con muchas personalidades, gente del Poder Ejecutivo y otras autoridades- que el único negocio posible, factible, potable y de futuro que existe en el país, es el uso del gas natural en todas sus formas; no podemos partir y seleccionar una de sus aplicaciones. Es decir que si nosotros atacamos los tres frentes del uso particular es decir, industria, domicilio y automotor, estamos favoreciendo a todos. ¿Por qué? Porque al usar menos dinero para el combustible de mi vehículo, yo voy a gastar más comprando productos, que la industria tendrá que producir. En consecuencia, la industria necesitará de un combustible más barato para bajar su costo de producción a los efectos de mejorar sus condiciones. En definitiva, todo se conjunta y no podemos dejar una punta sin atenderla. Es fundamental tener en cuenta este hecho, ya que se genera una dinamización y, desde mi punto de vista, el único negocio factible hoy en el país, es usar el gas natural y lograr un beneficio radical en la economía.

SEÑORA GARCIA.- El señor Senador hacía referencia a si había interés en invertir en estaciones de servicio. GASEBA, particularmente, ha recibido varias solicitudes de estudio de distintos lugares. Si no se ha avanzado más hasta ahora, es porque, mientras no esté definido el precio, nadie se arriesga a invertir. Hay gente que, incluso, tiene terrenos comprados y lugares

disponibles para instalar las estaciones. Seamos realistas: en la primera etapa, Montevideo no deberá tener más de tres o cuatro estaciones; esto va a ir creciendo a lo largo del tiempo.

También se nos ha manifestado el compromiso por parte de los taxistas, por ejemplo, de convertir la flota de taxis a gas. Eso implicaría una estación exclusiva para ellos.

Realmente hay dos cosas concretas. Una vez que este tema esté definido, junto con la reglamentación que sabemos que está por salir, va a ayudar a que la gente realmente empiece a hacer las inversiones y a llevar adelante los proyectos.

SEÑOR HEBER.- Más que una pregunta, voy a hacer una reflexión.

Sin perjuicio de los motores que se puedan convertir a diesel, la tendencia general es que ello se aplique a los motores a nafta. Además, hemos tenido una fórmula que felicito, en el sentido de que permita convertir y usar en forma dual el gas y el gas-oil. Sin embargo, la tendencia seguramente será alrededor de la nafta. En función de ello, se dice que como ANCAP tiene excedencia de nafta y el parque automotor es notoriamente "diesilizado", esto generará perjuicios a ese organismo. Pero hay un razonamiento que creo está faltando a esa afirmación. Me refiero a que, en el caso de que podamos tener un parque automotor que use la nafta y el gas, vamos a importar menos petróleo, lo que implica disminuir la parte de gas-oil que tiene el mercado en función de que hay muchos más autos que van a usar la nafta y el gas, que ahora no utilizan. Por lo tanto, en esa ecuación de ANCAP de 75 % gas-oil y 25 % de nafta, se va a incrementar la cuota parte de nafta, teniendo menos importación de petróleo. Creo, pues, que ese hecho va a corregir la situación y no agravarla,

Si bien es muy tarde y no queremos extender más la sesión, me gustaría escuchar la respuesta de nuestros visitantes a la afirmación que realizo, porque me parece importante como concepto.

SEÑOR FIDELIN.- Con respecto a lo que manifiesta el señor Senador, hay que tener en cuenta una cosa fundamental. Cabe preguntar por qué el parque automotor del Uruguay está "diesilizado", utilizando su expresión. Es por el costo del gas-oil. A partir de que se pueda lograr el empleo del Gas Natural Vehicular, la gente que vaya a comprar un auto cero kilómetro no va a adquirir uno diesel, sino uno naftero, para luego convertirlo. Esto es así, porque la diferencia entre los autos nafteros y diesel que se venden es muy grande. Es mucho más barato convertirlo, pues ello implica un gasto de U$S 800 o U$S 1.000 -como habíamos manejado- y seguir teniendo la nafta. Ello permite, además, que sea "bifull".

Por eso apoyo el razonamiento del señor Senador, es decir, se va a ir disminuyendo la gran diferencia que, hoy por hoy, tenemos en Uruguay con respecto a los autos diesel y nafteros.

SEÑORA GARGIA.- Quería agregar algo. Más allá de la posible disminución de la recaudación por causa del ingreso del gas natural, creo que hay que ver también -porque es importante- la disminución de recaudación de ANCAP de los últimos años debido, precisamente, a un descenso en el uso de los vehículos que, en realidad, es mucho mayor que lo que puede llegar a ser la reducción del ingreso de ANCAP.

Entonces, en este camino por el que vamos tendríamos una disminución progresiva y con costos muy altos para el Estado. Reitero que este aspecto me parece importante.

SEÑOR FAGUNDEZ.- Para complementar lo que se ha expresado, quiero decir que si nos fijamos en el mismo cuadro, vemos que si estamos orientados a tener un combustible más barato que el gas-oil, eso desalentaría la compra de vehículos 0 kilómetro gasoleros. También permitiría que, vehículos que hoy día están funcionando a nafta -porque hay gente que tiene un Volkswagen Gol, por ejemplo- pasaran a hacerlo a gas-oil luego de efectuarles algunas transformaciones que implican un bajo costo. O sea que no va a ser más necesaria la emigración del vehículo a nafta al gasolero mediante una transformación simple -como en el caso del Volkswagen- o una sustitución total del motor con un alto costo que ronda los U$S 4.000 o U$S 5.000. Entonces, el vehículo particular gasolero en el Uruguay no sería necesario.

Aproximadamente, el 34 % del consumo de gas-oil en el Uruguay es empleado en vehículos particulares. Entonces, si nos remitimos al cuadro que les comentaba, a lo largo de un período de diez años la sustitución llegaría a los 15:000.000 de litros de nafta contra 23:000.000 de litros de gas-oil, es decir que estaríamos sustituyendo más gas-oil que nafta; podemos llegar a sustituir más gas-oil que nafta.

Por otro lado, consideramos que no se puede analizar estos aspectos en forma aislada, sino que hay que tener en cuenta un paquete de beneficios a la población y también a las compañías, por ejemplo -y para poner un nombre- a CUTCSA, para que puedan hacer una conversión y ello les resulte fácil, económico y rentable. De esta rentabilidad que obtenga una empresa particular o una cooperativa, se estaría logrando, tal vez, equilibrar el desbalance que hoy tiene la empresa ANCAP.

Por otro lado, viéndolo desde el punto de vista de la empresa, tal vez sería más fácil o mejor esto -si me pongo en la posición de ANCAP- que lo otro porque, como decía el señor Senador Heber, ANCAP tiene que comprar petróleo, refinarlo, procesarlo, distribuirlo, venderlo, y recién después cobra. O sea que desde que compré y pagué hasta que cobro algún período y lo comparo con algún gasto, para tener un margen comercial, pasa bastante tiempo. Nosotros sabemos que en los últimos tiempos ese margen comercial de ANCAP, como empresa, ha venido decayendo radicalmente, y hoy se habla de que está perdiendo dinero, mes a mes.

En cuanto al tema del gas, ANCAP tiene una participación de 20% en Gasoducto Cruz del Sur, de 45% en la empresa CONECTA y lo que hace la empresa, en sí, es nada, sino solamente cobrar su margen comercial. Digo esto, porque las inversiones y los gastos los realizan terceras empresas o personas y lo que la empresa hace no es gastar y después cobrar sino, simplemente, recaudar.

Es decir que ese desbalance que hoy tiene económica y operativamente, o puede estar teniendo ANCAP como empresa se podría estar equilibrando en la medida en que tengamos en cuenta los niveles de penetración y de utilización de todo esto. Entonces, por ejemplo, si tenemos un problema con el fuel oil o con el gas-oil con respecto a la industria -a la que hay que tener en cuenta- vuelvo a repetir que debemos tener en cuenta las tres pautas de mercado que tenemos que trabajar en conjunto y que están unidas unas a otras. Si el problema está, de repente, en la generación o en la producción de fuel-oil o de gas-oil para la industria, nosotros podemos estar bajándolos también; por eso decía que esto es un paquete.

SEÑOR KLANIAN.- En el Centro de Talleres nos tiene muy preocupados el tema de las garrafas de 13 kilos, de las que ahora se dejó de hablar un poco, pero uno ve que cada vez las usan más autos. No pagan impuestos. Nosotros les tenemos prohibido a los 500 talleres asociados de Montevideo y a los del Interior hacerlo, pero los colegas nos llaman y nos dicen: "No tengo trabajo y es lo único que me da de comer". Se juntan el hambre de la persona que quiere usar su vehículo con las ganas de comer de los talleres que, con eso, perciben U$S 100, U$S 200 o U$S 300. Eso es un peligro. Nosotros viajamos al Interior por otros temas y allí es impresionante cómo usan las garrafas, porque el control es menor que acá.

Por otra parte, hablamos del turismo regional y hay que tener en cuenta que el turismo interno también se ve beneficiado. ¿Cuántas veces pensamos, el viernes de noche, en ir a las termas de Salto, a Paysandú o a Rivera, y no vamos a pasar el fin de semana afuera? Actualmente, nadie va, por el peaje y el costo del combustible. Estoy seguro de que, con un combustible más barato, todo eso empezaría a moverse. Si usted va hoy a Rivera por el camino, se cruzaría con dos coches; pero daría por firmado que, de otra manera, eso también se reactivaría.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos a los integrantes de la Mesa Nacional de Gas Vehicular su exposición sobre el tema que estamos discutiendo, que es el impuesto al gas vehicular.

Se levanta la sesión.

(Así se hace a la hora 13 y 17 minutos)